TRYBUNA MOTOKLUBU

UNIA
POZNAŃ

T. S. „UNIA" ZAŁ. W 1915 R.

MOTOKLUB OD 1924 R.

CZŁONEK POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO
I ZWIĄZK. FEDERACJI SPORTOWEJ › BUDOWLANI ‹

ZESZYT 10 – 1960

BIULETYN INFORMACYJNO - ORGANIZACYJNY
ZARZĄDU MOTOKLUBU › UNIA ‹ POZNAN
UL. GROBLA 30 TEL. 30 - 02

Szczęśliwego Nowego Roku 1960

życzymy wszystkim sportowcom Polski i całego świata

Kadrze zawodniczej	- nowych maszyn wyczynowych i sławy sportowej w uprawianych dziedzinach sportu motocyklowego
Mechanikom	- moc radości po znojnym trudzie należytego przygotowania motocykli do wyczynów,
Turystom	- stu udanych wycieczek turystyczno-krajoznawczych i o charakterze wypoczynku świątecznego
Sędziom sportów motorowych	- imprez bez protestów
Działaczom-organizatorom imprez	- przepełnienia na trybunach i miejscach przeznaczonych dla kibiców; entuzjazmu bez gwizdów,
Zespołowi wykładowców	- pilnych słuchaczy na kursach, co da 100% uzyskanych nowych praw jazdy,
Zapaleńcom gier świetlicowych	- zaciętych rozgrywek w tenisie stołowym, zagubienia wszystkich kłopotów przy szachach, brydżu i skacie,
Członkom i sympatykom Klubu	- co miesiąc nowego zeszytu „TRYBUNY"
Sekretariatowi Klubu	- spokojnej pracy
Redakcji „TRYBUNY"	- ilustracji w tekście
Półwiekowej „UNII"	- stu nowych członków, zawodników, działaczy,
Wszystkim	- zadowolenia w sportowym czynie.

Jednocześnie Zarząd Motoklubu składa serdeczne podziękowanie za nadesłane życzenia noworoczne od Fabryki „Csepel" z Budapesztu, Komitetu Miejskiego

PZPR w Poznaniu, Inspektoratu Ruchu Drogowego, K-dy MO wojew. poznańskiego, Miejskiego Komitetu Społecznego Funduszu Odbudowy Kraju i Stolicy w Poznaniu, Prezydium ZFS „Budowlani" w Warszawie, Prezydium Zarządu Okręgu P.Z. Mot. Poznań, Komisji Okręgowej ZFS „Budowlani" w Poznaniu, P.Z.M. Biuro Turystyki w Poznaniu, P.Z.M. Zarząd Okręgu Olsztyn, Dyrekcji Międzynarodowych Targów Poznańskich i Dyr.S.Askanasa, Poznańskiego Przedsiębiorstwa Obrotu Produktami Naftowymi „CPN", Sp-ni PLiA „Rytosztuka" w Poznaniu, P.Z.M. Okręg Zielonogórski, RKS „SKRA" w Warszawie, Prezydium K.S. „STOMIL" w Poznaniu, W.K.S. „Legia" w Warszawie, Klubu Sportowego „UNIA" Leszno, Prezydium Zarządu Wojew. Ligi Przyjaciół Żołnierza w Poznaniu, Tatrzańskiego Klubu Motorowego LPŻ w Zakopanem, RW KM „Spójnia" we Wrocławiu, L.P.Ż.-Września, Zarządu Pow.i Miejskiego w Cieszynie, Klubu Motorowego „JUNAK" w Szczecinie, Prezydium Zarządu Pow. LPŻ w Kościanie, Zarządu Klubu Motorowego LPŻ - Kostrzyn, Wiceprezesa PZM Zarząd Główny kol.Wacława Kossowskiego, redaktora Gołębniaka, zdobywcy XVI „Złotego Kasku" kol. E.Truszyńskiego, kol. Z.Szukały, Z.Hamelki, Fr.Kulasa.

W niedzielę 31 stycznia 1960 r.

WALNE ROCZNE ZEBRANIE

/sprawozdawczo-wyborcze/

Na podstawie § 28 Statutu Klubu Zarząd zwołał na dzień 31 stycznia 1960 r. /niedziela/ Walne Roczne Zebranie. Zebranie odbędzie się w sali Zw.Zaw. „Budowlani" w Poznaniu, ul.Szkolna 1 o godz.10.

Porządek obrad:

1. Zagajenie /prezes Klubu/
2. Wybór Prezydium zebrania /w tym przewodniczącego, protokolanta i dwóch skrutatorów/
3. Komunikaty Zarządu oraz odczytanie protokołu z ostatniego Walnego Zebrania
4. Sprawozdanie ustępującego Zarządu:
   a/ prezesa
   b/ sekretarza
   c/ skarbnika
   d/ przewodniczącego Komisji Sportowej

5. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej
6. Dyskusja nad sprawozdaniami i udzielenie absolutorium ustępującemu Zarządowi
7. Wybór nowego Zarządu:
   a/ prezesa
   b/ pierwszego wiceprezesa
   c/ drugiego wiceprezesa
   d/ sekretarza
   e/ skarbnika
   f/ referenta propagandy
   g/ przewodniczącego Komisji Sportowej
8. Wybór trzech członków Komisji Rewizyjnej oraz dwóch zastępców
9. Wybór pięciu członków Sądu Koleżeńskiego
10. Uchwalenie preliminarza budżetowego
11. Wnioski i wolne głosy
12. Zakończenie.

Zarząd Motoklubu zaprasza wszystkich członków do wzięcia udziału w Rocznym Walnym Zebraniu. W programie przewiduje się nadto ogłoszenie wyników współzawodnictwa o tytuły mistrzów Klubu i dekorację zasłużonych członków odznaczeniami i dyplomami.

Uwaga: Członkowie zalegający ze składkami członkowskimi więcej aniżeli za trzy miesiące nie mają prawa głosu na Walnym Rocznym Zebraniu.

Nowa szata Klubu

Do jednych z nieprzeciętnych osiągnięć Zarządu Klubu w roku 1959 zaliczyć należy przeprowadzenie generalnego remontu świetlicy, sali wykładowej, sekretariatu i innych pomieszczeń siedziby Motoklubu przy ul. Grobla 30. Dotąd ponure, o odrapanych ścianach i cementowych podłogach lokale radują obecnie oczy nasze bogactwem barw, ciekawą i nowoczesną kompozycją. Niektórzy nadali już poszczególnym kompozycjom osobne nazwy i tak jedną ze ścian nazwano „łunnikową", jest i „sputnikowa" oraz „picassowska", słowem piękno, natchnienie i wypoczynek po codziennym trudzie zawodowej pracy.

Dnia 3.XII.59 r. odbyło się więc uroczyste otwarcie po dokonanym remoncie z udziałem prasy, inwestora, władz sportowych, Prez. Rady Narodowej, LPŻ i in. W miłej atmosferze radzono o polepszeniu pracy w sporcie motorowym, zadaniach czekających nasz Motoklub w nowym sezonie i innych ważnych problemach tyczących się naszej dziedziny sportu i motoryzacji.

W nowych warunkach, bez odgórnej dyrektywy członkowie przystąpili do organizowania życia świetlicowego, co ma szczególne znaczenie w okresie zimowych wieczorów. Powstał więc amatorski zespół rozgrywek tenisa stołowego. Grono brydżystów i zwolenników skata od tygodni szkoli chętnych. Przy szachownicy nieraz dotąd poważnieni członkowie gęsto zadają sobie mata. Społeczny wkład pracy i funduszów daje już pierwsze owoce. Godnie już będziemy mogli przyjąć przybywające na imprezy drużyny zawodników krajowych i zagranicznych.
Godne warunki do nauki mieć będzie nasza młodzież zawodnicza i słuchacze amatorskich kursów motorowych. Osiągnięcie tym większe, bo upragnione od dziesięciu co najmniej już lat.

Szkolenie kierowców

Przeglądając wyniki pracy Motoklubu za rok 1959 napotykamy na nową dziedzinę którą jest szkolenie kierowców amatorów. Co prawda już dawniej wyszkoliliśmy w społecznym czynie niejedną grupę młodzieży na dobrych kierowców motocyklowych a nawet samochodowych. W roku 1959 urządziliśmy cały cykl kursów przygotowujących do egzaminu na motocyklowe prawo jazdy. Wyniki tej pracy można ująć w następujące punkty:

a/ Na ogólną liczbę 162 słuchaczy pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych otrzymało 153.

b/ Na listę członków Motoklubu wpisało się wielu nowych członków, absolwentów naszych kursów.

c/ Zasilono kasę Motoklubu w bieżącą gotówkę.

d/ Grono wykładowców i organizatorów zebrało potrzebne doświadczenia.

Na podstawie wyników tej pracy powołany został na podstawie uchwały Zarządu Klubu - Ośrodek Szkolenia Motorowego przy Motoklubie „UNIA" w Poznaniu. Przy ośrodku w trakcie tworzenia jest zespół wykładowców i organizatorów. Regulamin ośrodka zostanie przedłożony do zatwierdzenia na Walnym Rocznym Zebraniu w dniu 31.I.60 r. Ośrodek zostaje włączony do budżetu Motoklubu na rok 1960 z odpowiednio zaplanowaną rentownością.

Mamy samochód „Warszawa" M-20. Po długoletnich staraniach Motoklub otrzymał dla celów szkolenia własny samochód. Stało się to przy wybitnej pomocy Prezydium naszej Związkowej Federacji Sportowej „Budowlani" w Warszawie. Starsi członkowie pamiętają, że przedtem ostatni samochód nasz Motoklub posiadał w roku 1948,tj. 11 lat temu. Samochód przydzielony zostaje do Ośrodka Szkoleniowego.

Archiwum Historyczne „UNII"

Za staraniem sekretarza Klubu powstało archiwum historyczne „Unii". Archiwum gromadzić będzie materiały składające się na historię naszego Klubu. Do zadań archiwum należy gromadzenie tych materiałów, oprawianie kompletów w tomy, albumy itp., ich ewidencja oraz troskliwe przechowywanie. Dotychczas ewidencyjnie ujęto:

Dział A

poz. 1 - Wielki Album Fotografii od roku 1957
" 2 - Album Wycinków Prasowych z roku 1946
" 3 - Album " " z roku 1947
" 4 - Album " " z roku 1948
" 5 - Album " " z roku 1949-1956
" 6 - Album " " z roku 1957
" 7 - Album " " z roku 1958
" 8 - Album " " z roku 1959
" 9 - Album Fotografii z roku 1955

Dział D /druki i pisma/

poz. 1 - Komunikaty Motoklubu „Unia" 1946-1949 r. /1 oprawny tom/
" 2 - Komunikaty " 1949-1951 /powielane, 1 oprawny tom/
" 3,4,5 - TRYBUNA Motoklubu „Unia" zeszyty 1-10 /3 oprawne tomy/.

Za pośrednictwem redakcji „Trybuny" zwracamy się do członków o pomoc przy zakończeniu prac dokumentacyjnych za rok 1959.

Myśliwi spudłowali, albo... lis przechytrzył!

Na zakończenie sezonu, późną jesienią zgodnie ze zwyczajem w deszczowy niedzielny ranek wyruszyła wataha motorowców w pogoń za „lisim ogonem". Goniący pomylili ślady, więc kryjówka jego nie została odnaleziona. Dotychczasowy „Lis" kol. Mieczysław Koziczak otrzymał nowe trofeum. Schwytanie „Lisa" odłożono więc do wiosny. Zarząd dziękuje kol.E.Ruminowi za bezpłatne wykonanie bardzo efektownej tabliczki pamiątkowej i oprawy lisiego ogona.

Dlaczego w czerwcu?

Biuletyn Informacyjny Zarządu Głównego P.Z.M. zeszyt nr 4/59 jako datę urządzenia Międzynarodowego Wyścigu Motocyklowego o XVIII „ZŁOTY KASK" podaje 26 czerwca, a klub nasz jak zwykle zaplanował pierwszą niedzielę lipca, tj. dzień 3 lipca 1960 r. Skąd ta rozbieżność. Datę tej wielkiej imprezy należy co rychlej definitywnie ustalić.

Czy nastąpi przełom w sporcie motocyklowym?

Od jesieni w prasie motoryzacyjnej, na zebraniach i zjazdach, ba, nawet w osobnych memoriałach omawia się smutną prawdę podupadania sportu motocyklowego w naszym kraju. Nie nastąpiło to nagle, lecz choroba postępowała od wielu lat, coraz groźniejsza w skutkach. Chyba pierwsza z wszystkich pisała o tym „Trybuna", np. w zeszycie 4 z grudnia 1958 roku. Obecnie doczekaliśmy się paradoksalnej sytuacji. Po drogach polskich krąży grubo ponad pół miliona motocykli, jako kraj zajmujemy czołowe miejsce w produkcji motocykli, a na starcie biegów eliminacyjnych i innych imprez motocyklowych staje w każdej kategorii zaledwie kilku zawodników, z których nierzadko tylko jeden kończy bieg. Z całego splotu przyczyn należy wyodrębnić decydujące. Na pierwszym miejscu wymienić tu należy moment ekonomiczny. Motocykle wyczynowe są zbyt drogie, aby mogły służyć swym posiadaczom dla celów sportowego wyżycia się w szlachetnych dyscyplinach motorowego sportu. Zagadnienie to ma jeszcze inny aspekt. Moralnie zdrowa, garnąca się do sportu motorowego młodzież nie zawsze jest na tyle zamożna, aby posiadać własny motor. Motocykle często w poprzednich latach trafić musiały do rąk różnych snobów, kombinatorów, którym obce oczywiście być musiały szczytne idee patronujące klubom motorowym. Tu i ówdzie biadano o braku młodych kadr zawodniczych. Jest to oczywiście absurd. Na przykładzie naszego Motoklubu stwierdzić trzeba, że dziesiątki młodych ludzi posiadających licencje sportowe P.Z.M. nie ma możliwości uprawiania wybranej przez siebie dyscypliny sportu motocyklowego, gdyż ani klub, ani zawodnik nie posiadają motocykli. Stary park maszyn społecznych wysłużył się do reszty a chłopcy są chętni, ale biedni. Kombinują, dorabiają i przerabiają, ale ...z tego już nikt nie wskrzesi zdatnego do wyczynu motocykla. Następstwem - zawód i rozczarowanie. W takiej sytuacji postawiono działaczy klubowych, którzy dopingują wszystkich członków do włożenia maksimum wysiłku w kolejną imprezę motorową, która ma przynieść fundusze, co radykalnie zmieni sytuację. Wiedzą doskonale, że przełomu nie będzie, przedłuży tylko wegetację. Motocykle wyczynowe stoją nie zakupione z przyczyny PKC.

Żadna organizacja motorowa nie jest w możliwości wydatkować kolosalnych kwot pieniężnych dla uzyskania ich dla sportu motocyklowego.

Drugą ważną przyczyną osłabienia organizmu, czytaj sportu motocyklowego, było odizolowanie się rodzimego przemysłu motoryzacyjnego od sportu motorowego. Przemysł nie potrzebował propagandy, rynek chłonął bowiem bezkrytycznie wszystkie jego produkty. Przemysł ten nie chciał doświadczeń, które może i winien dać wyczynowy sport motorowy. Przemysł motoryzacyjny poniósł z tego tytułu niewątpliwie duże straty opóźniające jego rozwój. Ulepszenia poszczególnych typów motocykli wprowadzane były bardzo opornie.

Nie trzeba teraz już wyjaśniać, że sport motocyklowy przez taki stan rzeczy ze strony przemysłu nie otrzymywał motocykli doświadczalnych, na trasach imprez brak było ekip fabrycznych. Osobnymi zarządzeniami zamknięto drogę w uzyskiwaniu dla celów sportowo-doświadczalnych tańszych w cenie części zamiennych odrzuconych dla produkcji. Zlikwidowano jedyną komórkę sportowo-doświadczalną w W.F.M. Ostatnio /biorąc pod uwagę czasokres omawianego okresu/ wyłom dokonała Szczecińska Fabryka Junaków i kilka wytwórni, lecz tyczyło to tylko największych imprez zagranicznych. Niestety w tym samym duchu odbyła się „Narada z Przemysłem" zorganizowana nareszcie przez P.Z.M. w Warszawie. W oficjalnym Biuletynie Informacyjnym P.Z.M., zeszyt 4/59 czytamy dosłownie, że „celem narady było ustalenie wytycznych dotyczących przygotowań do międzynarodowych imprez motocyklowych i poczynienia posunięć gwarantujących uniknięcie błędów i niepowodzeń takich, jakie miały miejsce w czasie tegorocznej XXXIV Sześciodniówki PIM w CSR". Klub nasz jest również w kontakcie z niejedną fabryką, ale jak na razie wiadomości są niepocieszające.

Wreszcie trzeci moment naszych rozważań. Polski Związek Motorowy, jako czynnik jak najbardziej odpowiedzialny za losy sportu motocyklowego w Polsce. Tyle gromów jak teraz, nigdy przedtem nie spadło na tą starą i zasłużoną instytucję. Jeszcze rok temu na grzmiących spadłoby odgórne pezetmotowskie potępienie. Dzisiaj automotosportowa wkładka „Motoru" sama krytykuje i bije na alarm. Oczywiście nigdy nie jest za późno. Lepiej późno, niż nigdy. W P.Z.M. nie ma komu zabiegać o dobro sportu motocyklowego. Ogólnie sprawy motocyklowe interesowały P.Z.M. w tych chwilach tylko, gdy chodziło o atrakcyjny wyjazd za granicę. Na sprawy klubów motocyklowych P.Z.M. bywał głuchy. Wystarczyło zagwarantować organizatora zaplanowanej imprezy, wystarczyła świadomość, że coś tam się jednak w tych klubach robi, co wystarczało P.Z.M. dla celów udokumentowania swego społecznego charakteru jako sportowego związku. W rezultacie doszło do paradoksalnej sytuacji, w której

eliminacje do mistrzostw Polski organizować musiały poszczególne okręgi z wyjątkiem dwóch czy trzech klubów, w tym naszej „UNII", które potrafiły na siebie przyjąć ciężar organizacji takich imprez. W tym czasie P.Z.M. zajmował się swymi przedsiębiorstwami. Stąd czerpał oczywiście niemałe dochody. W tym sęk, że dochody te nie szły na potrzeby podstawowej statutowej działalności. Bez dyskusji, najbardziej podstawową dziedziną ze względu na masowość /w każdym razie wynika to z charakteru motocyklizmu/ winien być sport motocyklowy. Tylko nikłe kwoty otrzymał sport motocyklowy, z czego większość wydano na nie zawsze szczęśliwie wybrane imprezy zagraniczne. Krajowy motocyklizm pozostał kopciuszkiem. Faworytem zaś był sport samochodowy, a właściwie administrowanie nim i zbyt kosztowne eksperymenty i nie zawsze wysoko sportowo postawione imprezy. Tak pisze również M.K.S. „Polonia" z Bydgoszczy w swym memoriale z grudnia 1959 r.

Podniesienie rangi P.Z.M. na płaszczyźnie F.I.M., F.I.A. oraz innych federacji międzynarodowych kosztować musiało oczywiście niemało pieniędzy. Resztę troska zawodowych działaczy przeznaczyła na rozrost i umocnienie poszczególnych przedsiębiorstw P.Z.M.

O sprawy motocyklowe nie miał kto zabiegać. Główna Komisja Sportowa Motocyklowa to ciało społeczne ginące w masie biur zawodowych, sekretariatu, rad głównych całej struktury P.Z.M. Szkoda, że wysunięta rok czy dwa lata temu propozycja aktywu działaczy motocyklowych z całej Polski utworzenia ciała co najmniej równoznacznego z Radą Główną Automobilklubów Polski została z ramienia prezydium P.Z.M. ostro storpedowana. Odnowa posunęłaby się już naprzód. W takich ramach widzimy właśnie odnowę struktury P.Z.M. Sprzeciwiamy się natomiast energicznie wszelkim próbom rozłamu w łonie Polskiego Związku Motorowego. Nie wolno wykorzystywać stwierdzonych niedociągnięć dla siania zamętu. Niestety jest u nas zwyczajem szukania naprawy tylko w zmianie struktury organizacyjnej. Nie czas obecnie na nowy model, który zapewne wnet doczekałby się nowej wersji. M.K.S. „Polonii" należy się uznanie za szczerość wypowiedzi i włożony trud, jednak nie wyobrażamy sobie „Polskiego Związku Motocyklowych Wyścigów Torowych". Kto miałby należeć do tego związku? Wyścigi czy może wyścigowcy? Swoją drogą nadesłany nam materiał wart jest przeczytania.

Czy nastąpi więc przełom w sporcie motocyklowym?

Zadecydują o tym walne zjazdy okręgowe i krajowy delegatów klubów motorowych, zależnie od tego, czy przeważy w walce o mandaty troska o dobro sportów motorowych, tj. będzie inaczej, aniżeli dwa lata temu.

napisał: Wiktor Piosik

Zmiany w Statucie Motoklubu

Uchwalone w roku ubiegłym przez Walne Roczne Zebranie zmiany i uzupełnienia Statutu Klubu zostały na mocy decyzji Urzędu Spraw Wewnętrznych Prez. Rady Narodowej m.Poznania wprowadzone do Statutu Klubu. Decyzja z dnia 23 listopada 1959 roku nr USW II/31/29/59.

Karty Turystyczne

Za staraniem Sekretariatu Klubu grono członków miłośników gór otrzymało Karty Turystyczne uprawniające m.in. do otrzymania przepustek do przebywania i poruszania się na obszarze turystycznym Czechosłowacji.

Stan członków

Na dzień 31 grudnia 1959 roku stan członków wynosi 314.
Nową listę członków ogłosimy w następnym zeszycie.

Poznań, w styczniu 1960 r.

ZPS Pol.Pozn.A8/59-L-8-400